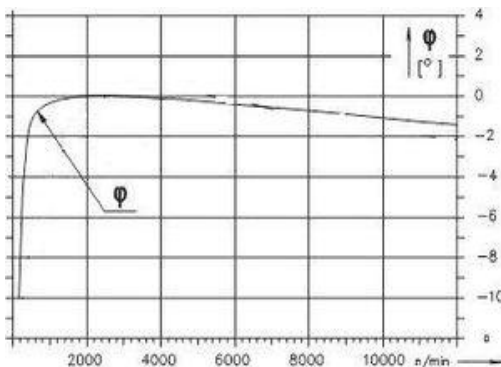


Sistem 952279900

Prednost pred originalnim sistemom

- **Sistem VAPE ne podpira serijskega elektronskega tahometra modela ETZ, niti z uporabo modula, ki ga ponujamo.**
- **med delovanjem motorja lahko sistem povzroča nekaj hrupa pri vožnji, kar je verjetno posledica posebnih pogojev kroženja zraka. To pa je neškodljivo**


12-voltni generator/elektronski vžig za MZ ETZ250/251/301

- Za modele ETZ 125/150 glejte sistem 95 23 799 00

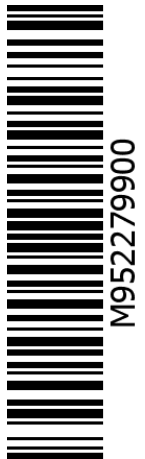
- Magnetni generator z vgrajenim popolnoma elektronskim vžigom. Izhodna moč 12 V/180 W enosmernega toka. Polprevodniški vžig z lastnim napajanjem iz sistema. Nadomešča serijski alternator, kontaktne točke (ali kateri koli elektronski vžigalni sistem, ki ste ga imeli), kondenzator in vžigalno tuljavo.

- Če želite, lahko vozite brez akumulatorja, vendar morate v zvezi s tem preveriti lokalne predpise.

- vsi deli so novi
- večja svetilnost
- zelo stabilen vžig z močno iskro
- boljši zagon, boljša poraba goriva
- ni več težav z nastavitvijo točk

- Ta sistem nima enote za predvžig. Deluje s fiksnim časovnim razporedom, tako kot serijski vžig. Treba je dodati, da obstaja minimalna tehnološko pogojena sprememba, ki jo prikazujemo na tem grafu.

- Ničelna črta prikazuje nastavitev, doseženo v skladu z navodili (poravnava rotorja in statorja), in ustreza 2,5/2,7 mm pred zgornjim mrtvim položajem (BTDC). Negativne vrednosti kažejo, da v tem območju, torej ob zagonu, vžig poteka bližje zgornjemu mrtvemu položaju (začne se s približno 10° manj predhodnega vžiga, nato pa se hitro preklopi na normalno stanje). Nad 4000 vrtljajev se predvžig zmanjša za približno 1 stopinjo (do najvišjih vrtljajev ETZ).



M952279900

Navodila za sestavo sistemov 952279900 in 952379900	7.7.2026
- Če znate vgraditi in nastaviti serijski vžig ter imate osnovna mehanična znanja, lahko vgradite VAPE! Če še nikoli niste delali na vžigu, je bolje, da to prepustite nekomu, ki se na tem področju spozna.	
- Družba VAPE ne more nadzorovati upoštevanja teh navodil niti pogojev in načinov vgradnje, delovanja, uporabe in vzdrževanja sistema. Nepravilna vgradnja lahko povzroči materialno škodo in morda celo telesne poškodbe. Zato ne prevzemamo nobene odgovornosti za izgubo, škodo ali stroške, ki izhajajo iz ali so kakorkoli povezani z napačno vgradnjo, nepravilnim delovanjem ali napačno uporabo in vzdrževanjem. Pridržujemo si pravico do sprememb izdelka, tehničnih podatkov ali navodil za montažo in uporabo brez predhodnega obvestila	
<u>POMEMBNO</u>	
- Pred začetkom dela na motociklu si ta navodila v celoti in pozorno preberite Upoštevajte, da lahko kakršna koli sprememba materiala ter lastni poskusi popravil, ki niso bili dogovorjeni z VAPE, povzročijo izgubo garancije. Ne odrezujte žic. To povzroči izgubo zaščite pred obratno polariteto in pogosto povzroči poškodbe elektronike. Upoštevajte tudi informacije, navedene na informacijski strani za ta sistem. Preverite, ali je izdelek, ki ste ga kupili, resnično skladen z vašim motociklom. Nepravilne nastavitve vžiga lahko poškodujejo motor in vas celo poškodujejo med zagonom s stopalko (močni povratni udarci). Bodite previdni med prvimi preskusi. Po potrebi spremenite nastavitve na varnejše vrednosti (manjši predvžig). Med montažo pazljivo preverite, da se rotor (vztrajnik) ne dotika statorskih tuljav ali česarkoli drugega, kar se lahko zgodi zaradi različnih okoliščin in povzroči hude poškodbe.	
Predvidena uporaba - Ta sistem je namenjen zamenjavi serijskih dinamo/alternatorjev in vžigalnih sistemov na starodobnih in klasičnih motociklih, katerih značilnosti motorja niso bile naknadno spremenjene. Ta sistem ni sistem za tuning in ne bo prinesel znatnega povečanja moči motorja. Vendar pa znatno izboljša vozno sposobnost in udobje, saj zagotavlja boljšo osvetlitev, boljše delovanje stranskih smernikov in hupe ter, v primerjavi s starajočimi se serijskimi sistemi, večjo zanesljivost. Ker naš sistem ne posega v značilnosti motorja, ne poveča emisij plinastih onesnaževal in hrupa. V večini primerov naj bi se emisije onesnaževal zaradi boljšega zgorevanja celo zmanjšale. Če se sistem uporablja v skladu z namenom, običajno ne bo kršil veljavnih zakonskih predpisov za motorno kolo. (Preverite lokalne zakonske predpise!) Ta sistem ni primeren za uporabo na tekmovalnih prireditvah. Če ga uporabljate drugače, kot je predvideno, bo vaša garancija razveljavljena in lahko se zgodi, da ne boste dosegli želenih rezultatov ali, v najslabšem primeru, izgubili zakonito prometno sposobnost.	
 - VAPE zagotavlja homologirane izdelke, označene z znakom »E« v krogu (E8 posebej za Češko republiko), s čimer zagotavlja dosledno skladnost lastnosti izdelka z ustreznimi homologacijskimi predpisi ECE (zlasti ECE R10.05). Pristojni organ redno izvaja preglede.	
- Polnilni sistem je primeren le za uporabo s ponovno polnljivimi 12-voltnimi (za 6-voltno sisteme 6 V) svinčevimi akumulatorji s tekočim elektrolitom ali zatesnjenimi svinčevimi akumulatorji, AGM in gelovskimi akumulatorji. Ni primeren za uporabo z nikljevo-kadmijevimi, nikljevo-kovinsko-hidridnimi, litij-ionskimi ali kakršnimi koli drugimi vrstami ponovno polnljivih ali neponovno polnljivih akumulatorjev.	
- Gre za nadomestni sistem, ne pa za kopijo originalnega dela. Deli v tem sistemu zato izgledajo drugače in se morda ne prilegajo enako (zlasti vžigalna tuljava in regulator), zato boste morali sami poskrbeti za nekaj prilagoditev.	
- Pri sestavljanju je nujno, da najprej sestavite dele, povezane z motorjem, da se prepričate, da ti resnično ustrezajo, preden začnete nameščati zunanje dele. V mnogih primerih stranke te dele sestavijo najprej in jih s tem pogosto spremenijo, kar pomeni kršitev garancije in jih naredi neprimerne za ponovno prodajo. Zamenjava starih vžigalnih sistemov ni zgolj stvar izbire izdelka s police v supermarketu, saj obstaja zelo veliko različnih tipov, različic in morebitnih neznanih modifikacij na trgu nadomestnih delov, kar pušča veliko prostora za napake.	

- Naši sistemi **NISO preizkušeni za uporabo z elektronskimi napravami tretjih proizvajalcev (kot so GPS, mobilni telefoni, LED-osvetlitev itd.) in lahko povzročijo poškodbe takšnih delov.** Morebitni obstoječi elektronski tahometri ne bodo delovali z novim sistemom. Morebitna obstoječa varnostna stikala in elektronski krmilniki ventilov niso podprti. Mogoče je, da je bil vaš motocikel prvotno opremljen z vžigom, ki je zaradi zakonskih omejitev omejeval največjo hitrost. Nov sistem te funkcije nima, zato predhodno preverite svojo pravno situacijo.
- Če nimate ustreznega znanja za vgradnjo, to prepustite strokovnjaku ali specializirani delavnici. Nepravilna vgradnja lahko poškoduje nov sistem in vaš motocikel, morda pa celo povzroči telesne poškodbe.
- Preden naročite sistem, preverite, ali je v kompletu vključeno orodje za snemanje novega rotorja. Če ni, ga raje naročite hkrati. Za snemanje novega rotorja nikoli ne uporabljajte ničesar drugega kot priporočeno orodje za snemanje. Poškodbe rotorja, ki nastanejo zaradi uporabe drugih orodij ali metod, niso krite z garancijo.
- Rotor je občutljiv na udarce (tudi med prevozom). Pred sestavo vedno preverite, ali je poškodovan (pri rotorju brez plastificiranih magnetov poskusite magnet s prsti potisniti na stran). Po udarcu se lahko prilepljeni magneti odtrgajo in ostanejo pritrjeni na rotorju zgolj z magnetno silo, tako da tega ni mogoče takoj opaziti. Med delovanjem motorja bi bila škoda znatna. Preden rotor namestite na motor, se prepričajte, da se na njegovih magnetih niso nabrali kakršni koli kovinski predmeti, kot so majhni vijaki, matice in podložke. Tudi to bi povzročilo hudo poškodbo.
- **Če imate dostop do interneta, si ta navodila najbolje ogledajte na spletu.** S klikom na slike jih lahko povečate in si ogledate boljše slike ter morebitne posodobljene informacije. Seznam sistemov najdete na <http://www.powerdynamo.biz>



Prejeli ste naslednje dele:

- osnovno ploščo z vgrajeno statorsko tuljavo (med sestavljanjem ni treba odstraniti statorja s plošče)
- rotor
- CDI vžigalna tuljava
- regulator/usmernik
- izklopno rele
- visokonapetostni kabel, pritrdilni vijaki, 3 pritrdilne sponke

- Opomba: edina modra žica v kablskem snopu statorja ni namenjena vžigu, temveč stiku za nevtralno prestavo, ki se lahko izgubi pri odstranjevanju serijske naprave alternatorja. Če je ne potrebujete, jo preprosto pustite nedotaknjeno, odrežite ali izvlecite.



- Za ponovno snemanje novega rotorja boste potrebovali snemalnik M27x1,25 (št. dela: 999979900 – **ni priložen!**).

- **Opomba:** Nikoli ne uporabljajte izvlečnika s kremplji, kladiva ali kakršnega koli drugega pripomočka, ki bi lahko strgal magnetne.



- Za snemanje starega rotorja boste potrebovali izvlečni vijak M10x90 (št. dela: 899902600 – **ni priložen!**).

- Opombe o ožičenju:

- Izkušnje kažejo, da se sčasoma na skoraj vsakem motociklu spremeni ožičenje. Zato se lahko barve žic in same žice na vašem motociklu razlikujejo od tistih, ki jih opisujemo. V primeru dvoma prosimo, da preverite originalne sheme ožičenja za MZ.

- Prepričajte se, da je vaš MZ varno postavljen na stojalo, po možnosti na dvignjeno delovno mizo, in da imate dober dostop do strani motorja, kjer se nahaja generator.

- Odklopite akumulator in ga odstranite iz motocikla. Upoštevajte, da boste v nadaljevanju imeli 12-voltni sistem, zato boste potrebovali 12-voltni akumulator ali pa se boste odločili za vožnjo brez njega. Če se odločite za vožnjo brez akumulatorja, upoštevajte naše navodila o vožnji brez akumulatorja.

- Odločiti se morate, katero metodo prekinitve vžiga boste uporabili. Obstajajo različne možnosti, vsaka pa ima svoje prednosti in slabosti. Mi smo že vnaprej pripravili možnost z relejem.

Metoda z relejem (vključena v standardno opremo):

prednost: Ta možnost vam omogoča, da ključ za vžig uporabljate kot doslej. Nič se ne spremeni.

slabost: Ne morete voziti brez delujoče baterije (razen če v sili odklopite modri kabel med relejem in vžigalno tuljavo).

Metoda z izklopnim stikalom:

prednost: lahko vozite brez akumulatorja, kar je prednost za zgodovinska kolesa, ki se vozijo le občasno.

slabost: morate kupiti stikalo in ga namestiti na krmilo. Takšno stikalo ponujamo.

Nasvet: Za to lahko predelate stikalo za svetilko.



- Opomba: Če uporabljate možnosti brez baterije, boste morali bodisi

- uporabiti naš alternativni regulator 73 00 799 50 (na sliki spodaj levo) namesto standardnega (zgoraj levo). Ali pa
- namestiti kondenzator z visoko kapaciteto (22.000 μ F) namesto baterije, da se izravna pulzirajoča napetost (zgoraj desno).

- V nasprotnem primeru vaša utripalko ne bo delovala pravilno. Boljša možnost je alternativni regulator.

Odklopite 2 rdeče-črna žica (ki sta združeni v eni obročni sponki) s pinom 15 vaše stare vžigalne tuljave in sponko skrbno izolirajte, da se ne bi po nesreči dotaknila ozemljitve ali drugih žic. Ne prerežite teh dveh združenih žic, sicer nekateri svetlobni elementi na zadnjem delu motocikla ne bodo več delovali.

Možnost z relejem:

Zapišite si, kateri rdeči/črni žici ste pravkar odklopili z vžigalne tuljave. Kasneje boste morali k njim dodati še eno žico.

Možnost vklopa varnostnega stikala:

Preverite, ali ste izolirali priključke rdečih/črnih žic, ki so prej vodile do vžigalne tuljave. Na njih ni treba vzpostaviti povezave. Rele ne bo popravljen.

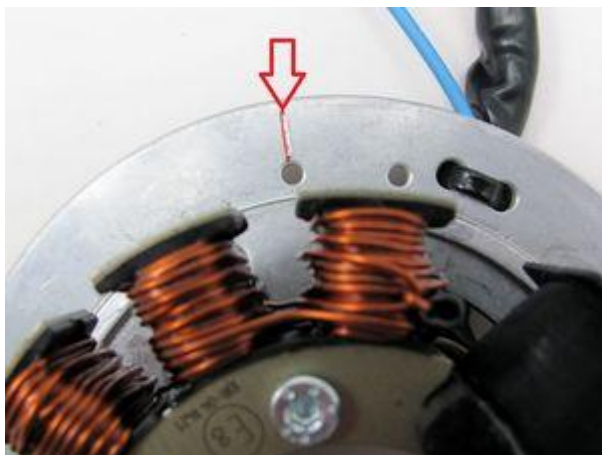
- Odklopite vse žice na starem generatorju, regulatorju/usmerniku (lahko gre za eno enoto z generatorjem ali regulatorjem) ter zeleno žico iz vžigalne tuljave in odstranite te dele ter vso ožičenje med njimi (razen zgoraj omenjene rdeče/črne žice, ki poteka od glavnega stikala, pin 15, in

je prej vodila do vžigalne tuljave). Ker modri kabel za stikalo nevtralnega prestavnega položaja prav tako poteka skozi kabelski snop generatorja, ga morate odklopiti s stikala. (Nov sistem prinaša nove modre kable.)



- Če je zadrževalni zatič v zgornjem desnem kotu nosilca alternatorja še vedno na mestu, ga **nujno** odstranite (potegnite ali odrežite). V nasprotnem primeru bo preprečeval vgradnjo novega sistema.

- To ne predstavlja nobene nevarnosti, saj je imel zatič le nalogo, da prepreči napačno nastavitve starega generatorja.



- Oglejte si novo statorno ploščo.

- Tam boste nekoliko levo od izhodnega kabla opazili vgravirano radialno črto, označeno z rdečo barvo (na sliki jo kaže puščica). To je oznaka za časovno nastavitve. Iskra nastane, ko se ta oznaka poravna z oznako na rotorju.

- Če te oznake po nekaj časa ne bi več našli, vedite, da se nahaja na sredini leve luknje.

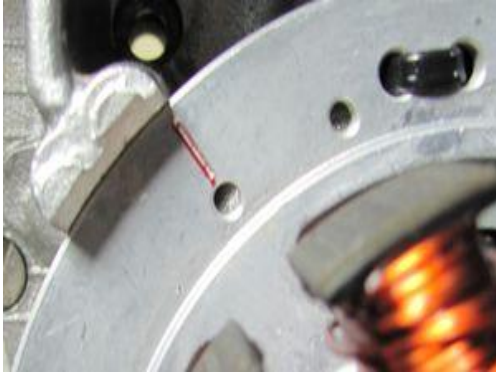


- Oglejte si nov rotor.

- Tam boste nekoliko levo od izhodnega kabla opazili vgravirano radialno črto, označeno z rdečo barvo (na sliki jo kaže puščica). To je oznaka za časovno nastavitve. Iskra nastane, ko se ta oznaka poravna z oznako na rotorju.

- Če te oznake po nekaj časa ne bi več našli, vedite, da se nahaja na sredini leve luknje.

ETZ250/251/301



ETZ125/150



Vstavite vnaprej sestavljeno statorno ploščo na mesto starega generatorja.

- **v ETZ 251/301**
označba na ploščici (glej zgoraj) mora biti nameščena na desnem robu levega zgornjega izbočka, kot je prikazano na sliki zgoraj levo.
- **pri modelu ETZ 125/150**
ker se ohišje nekoliko razlikuje od tistega pri večjem motorju, nekoliko desno od rebra, kot je prikazano na sliki zgoraj desno

- S tem je vžig nastavljen na delovno stanje. Kasneje lahko opravite natančno nastavitvev, kot je opisano spodaj.

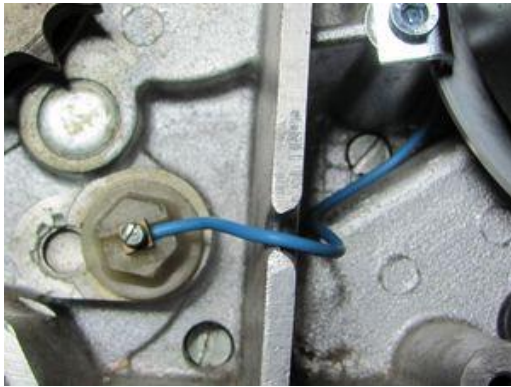


- Statorsko ploščo pritrdite s 3 majhnimi L-nosilci in vijaki M5. Nosilci imajo pri modelih ETZ 125/150 drugačno dolžino kot pri večjih motorjih.



- Kabelski snop statorja se bo, tako kot prej, speljal iz ohišja motorja.

- Gumijasto tesnilo boste morali odrezati na ustrezno velikost.



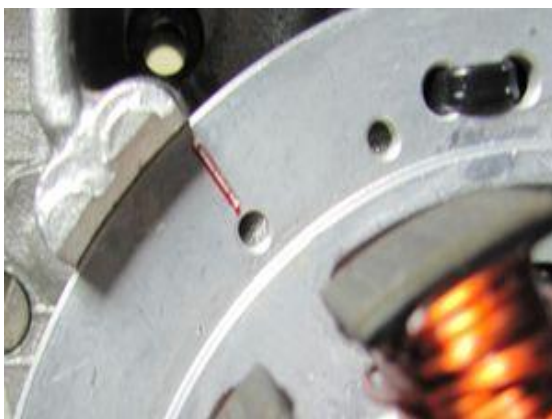
- V kabelskem snopu na novem statorju je modri vodnik. Ta ni namenjen vžigu, ampak stiku za nevtralno prestavo.

- Priključite ga na sponko stikala za nevtralno prestavo, kot je prikazano tukaj.

- Namestite rotor na kolesno gred. Preverite, ali se je rotor pravilno zaskočil na zadrževalni zatič kolesne gredi. Preverite, ali rotor resnično leži na stožčastem delu kolesne gredi. Včasih je valjni zatič na kolesni gredi nameščen previsoko in preprečuje pravilno namestitev rotorja.
- Rotor pritrdite z vijakom M7x50. Ne pozabite na podložko. Za ponovno odvijanje rotorja uporabite izvlečevalnik M27x1,12.



- Sedaj pa k natančnemu nastavljanju. Kot je bilo že omenjeno, bi moral motor z zgoraj opisano nastavitvijo delovati brez težav.
- Da bi to še izboljšali, potrebujete uro z kazalcem ali drug merilnik časovnega razmerja.

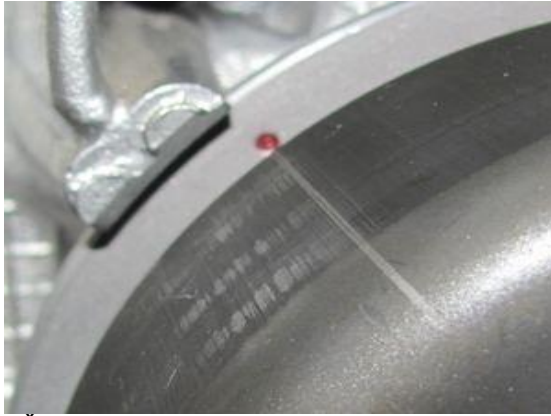


- Osnovno ploščo ste nastavili, kot je prikazano zgoraj, rotor pa ste namestili na gred, pri čemer ga je sornik fiksiral v položaju.

- Sedaj lahko spremenite položaj gredi tako, da novi rotor uporabite kot ročaj za vrtenje (za lažje stiskanje izvlecite svečko).

- Bat namestite s pomočjo omenjenih orodij v

- ETZ 251/301: 2,7 mm pred zgornjim mrtvim točkom
- ETZ 125/150: 2,5 mm pred zgornjim mrtvim točkom



- Sedaj preverite, kaj pomenijo vaše oznake.

- Če je vse pravilno, se morajo oznake na rotorju in statorju ujemati, kot je prikazano tukaj.

slika prikazuje starejšo različico z oznako v obliki pike in ne črte

- Če se obe oznaki ne ujemata, potem – **pri čemer je pomembno, da ne spremenite položaja rotorja** – rahlo popustite 3 vijake, s katerimi so pritrjene sponke nosilca, in previdno zavrtite ploščo statorja tako, da se oznaki poravnata. Nato sponke ponovno pritrdite (tega ne pozabite!).

- Če bi – iz kakršnega koli razloga – potrebovali nastavitev, ki se razlikuje od običajne, upoštevajte, da vrtenje statorske plošče v nasprotni smeri urinega kazalca povzroči večji predhod (dlje od zgornjega mrtvega položaja), vrtenje v smeri urinega kazalca pa večji zamik (bližje zgornjemu mrtvemu položaju)

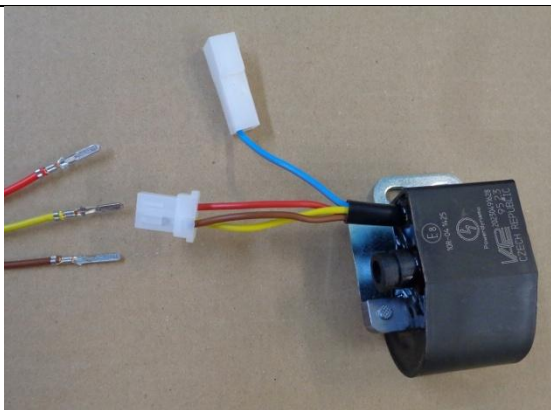


- Delo na ravni motorja je zdaj končano.
Novo vžigalno tuljavo in nov regulator namestite na primerno mesto

Dele priključite, kot je prikazano na ustreznem električnem shematskem prikazu!

- Za naš standardni enosmerni regulator (95 22 699 06) uporabite shemo ožičenja **73mz**:
Za naš enosmerni regulator z vgrajenim izravnalnim kondenzatorjem (73 00 799 50) uporabite dodatno shemo priključitve **reg_102**:

- Da bi olajšali izhod žice skozi pogosto majhne odprtine v ohišju motorja, plastični konektor generatorjevega kabla, ki vodi do vžigalne tuljave, ni bil nameščen na konico žice. Konektor morate namestiti šele takrat, ko je vse na strani motorja pravilno nameščeno.



- Poiščite vžigalno tuljavo z ženskim priključkom in tremi žicami (rdečo, rjavo in rumeno).

- Na ta vtič namestite priloženo ohišje vtiča s 4 položaji in vanj vstavite tri žice (rdečo, rjavo in belo) iz generatorja. Prepričajte se, da so priključki trdno zaskočeni v ohišju in da ste povezali:

- rdečo na rdečo
- rjavo z rjavim
- rumeno z rumeno
- modri vodnik se lahko uporabi za stikalo nevtralnega položaja (mirovanja)

- Če morate (ali želite) sponke ponovno izvleči iz ohišja vtiča, vstavite sponko za papir od spredaj poleg sponk in potisnite majhen izrastek na stran. Nato izvlecite žico.

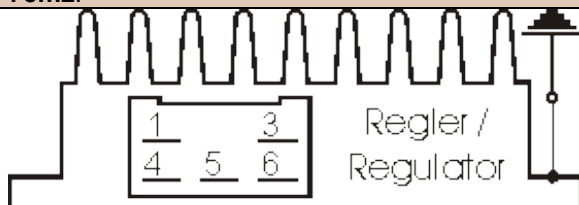
Povezava alternatorja VAPE z vezjem za razsvetljavo (prek regulatorja):



- 2 črna žica, ki potekata iz statorske tuljave, prenašata napetost za luči, hupo, utripalnike itd. Nista povezani z vžigom.
- To napetost (med 10 in 50 volti izmeničnega toka) je treba stabilizirati (regulirati) in za večino uporab pretvoriti v enosmerni tok (DC), saj gre v osnovi za izmenični tok (AC).
- **Za to ponujamo 2 različna regulatorja:**

Pozor: Vsaka zamenjava med plusom in minusom (pri enosmernih različicah) povzroči takojšnjo okvaro regulatorja. To ne bo veljalo kot garancijski primer, saj gre za malomarnost! Pregorel regulator je mogoče prepoznati predvsem po ostrem vonju.

Regulator tipa 1: s standardnim DC regulatorjem (95 22 699 06) uporabite shemo priključitve 73mz:



- Novi regulator/usmernik ima kompaktni vtič s 6 mesti, od katerih eno ni v uporabi. Priložen je pokrov za vtičnico, ki ustreza temu vtiču. V to vtičnico morate vstaviti naslednje žice (ki imajo konice, ki se zaskočijo v vtič):

Dva črna kablja, ki vodita iz generatorja ...

... priključite na priključke 1/4 novega regulatorja (od tam vodijo enako črni kablji v notranjost naprave). Ni pomembno, kateri kabel se priključi na kateri od obeh priključkov (1/4), saj po njiju teče izmenični tok.

Nov rjav kabel z okroglo očesno sponko.

... se priključi na prikljček 3 regulatorja (od tam prav tako poteka rjava žica v notranjost naprave) na negativni pol akumulatorja ali (če vozite brez akumulatorja) na ozemljitev (šasijo).

Novi rdeči kabel z okroglo očesno sponko ...

Pozor:
Napačna polariteta bo poškodovala elektroniko!

... se priključi na pin 5 novega regulatorja (od tam prav tako poteka rdeča žica v notranjost enote). Ta žica je glavna točka povezave med starim in novim sistemom. Tukaj izhaja vaša regulirana pozitivna napetost, ki se priključi na plus akumulatorja ali (če vozite brez akumulatorja) na napetostni vhod glavnega stikala (ključavnica za vžig, nemška motorna kolesa: pin 51/30).

Prepričajte se, da imate med akumulatorjem in električnim sistemom vozila vgrajeno **15-amperno varovalko**.

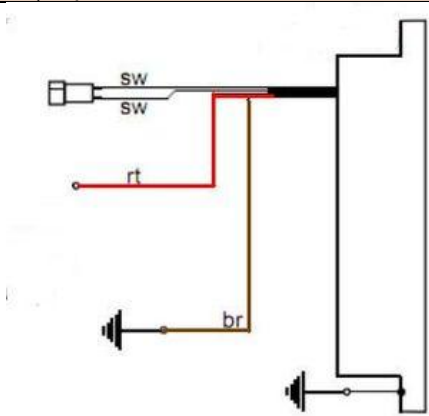
Zeleno-rdeča žica na priključku 6 novega regulatorja ...

... je namenjeno kontrolni lučki za polnjenje. Tja priključite kabel, ki je prej potekal od kontrolne lučke do prvotnega regulatorja.

- Upoštevajte, da ta nadzor deluje le, če je vgrajena baterija. Če vozite brez baterije, a kljub temu priključite žico, boste opazili, da lučka sveti, čeprav generator proizvaja napetost. Zato brez baterije žice ne priključujte.

- Funkcija krmiljenja kontrolne lučke za polnjenje temelji na tranzistorskem stikalu in je dodatna funkcija. Tudi če ta ne deluje, je regulator morda še vedno v dobrem delovnem stanju. Preprost preizkus: pri delujočem motorju vklopite luči in odklopite akumulator. Če luči svetijo močno, je naprava v redu.

Regulator tipa 2: z enosmernim regulatorjem z vgrajenim izravnalnim kondenzatorjem (73 00 799 50), uporabite dodatno shemo ožičenja **reg_102**:



- 2 črna (sw) žica sta AC vhod iz alternatorja (ker gre za AC, ni pomembno, katera črna se poveže s katero črno)
- rdeča (rt) žica je 12 V enosmerni izhod, poleg tega pa
- rjav (br) vodnik je ozemljitev, notranje povezan z ohišjem

- Ostane še modri (včasih modro-beli) vodnik na vžigalni tuljavi. To je vodnik za izklop (prekinitev).

- Če ga priključite na ozemljitev, bo to ustavilo vžig!

Opomba:

- Če pride do motenj pri vžigu, kot prvi ukrep odklopite ta modri vodnik. V mnogih primerih vam bo to omogočilo, da se spet odpravite na pot

- Izklop prek ločenega izklopnega stikala (pri vožnji brez akumulatorja):

Relé ne bo vgrajeno. Modri (/beli) kabel vžigalne tuljave bo priključen na stikalo za izklop, ki se v položaju OFF zapre proti masi (gumb na krmilu). Ali pa namestite ključavnico za vžig, ki ima možnost priključitve na maso, ko je v položaju OFF.

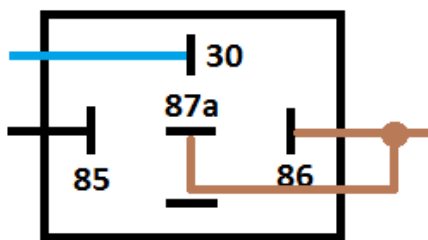
- Postopek z baterijo:

Rjav žični vodnik releja priključite na dobro ozemljitev. Daljši črn žični vodnik iz releja speljite do žice, ki je prej vodila do kontakta, ki je pod napetostjo, ko je stikalo vklopljeno (pri nemških motociklih: kontakt 15), in ga tam priključite.

Modri vodnik s pin 30 releja priključite na modri (/beli) vodnik na novi vžigalni tuljavi.

Če vam na cesti odpove akumulator, preprosto odklopite ta modri vodnik in motorno kolo bo spet delovalo (le da se zdaj ne bo ustavilo z izklopom).

Ožičenje releja (če se uporablja):



- Rjava žica z obročastim priključkom iz kontaktov 87a in 86 je povezana z ozemljitvijo.

- Črni vodnik iz priključka 85 je povezan s priključkom glavnega stikala, ki je pod napetostjo, če je stikalo vklopljeno.

Priključite visokonapetostni (vžigalni) kabel ...

- Prosimo, **ne uporabljajte** nobenih kablov za ojačanje iskre, kot so »Nology supercables« ali »hot wire«. To bo motilo delovanje sistema in ga morda poškodovalo.

... v vžigalno tuljavo in pred namestitvijo tuljave potegnite čez gumijasto tesnilo (tako bo lažje).

- Uporabite kabel, ki je priložen paketu, in ne kakršnega koli starega kabla.

- Naredili si boste uslugo, če boste svojemu motociklu privoščili nove svečke in vtičnike za svečke (po možnosti z upornostjo med 0 in 2 kOhm). Veliko težav je mogoče pripisati »na videz dobrim« (celo popolnoma »novim«) svečkam, priključkom in kablom.

- **Ne uporabljajte** svečk z vgrajenim dušilnim uporom. NGK (npr.) je ponujal takšne svečke, označene s črko »R« (za upor).

- Nazadnje – **še pred vgradnjo akumulatorja in pred prvim zagonom s stopalko** – prosimo, da še enkrat natančno preverite vse priključke in namestitve v skladu s shemo ožičenja. Preverite tudi, ali akumulator in žarnice kažejo pravilno napetost (12 V).

- Če kaj ne deluje, si oglejte naš vodnik za odpravljanje napak na naši spletni strani. Najprej odklopite modri kabel iz tuljave in ponovno preizkusite.

- **POMEMBNO:** Med **popravilom kolesa** se pogosto obdeluje gred dinama, zaradi česar se skrajša. Posledica tega je, da rotor sedi nižje in se morda s svojimi zakovicami dotika statorske tuljave. Posledica tega je uničen stator in okvara vžiga.

Pomembne varnostne in obratovalne informacije

- Varnost je na prvem mestu! Upoštevajte splošne predpise o zdravju in varnosti pri popravilih motornih vozil (MVR) ter varnostna navodila in obveznosti, ki jih navaja proizvajalec vašega motocikla.

Oznake za časovno sinhronizacijo na materialu so namenjene le kot splošna smernica med prvo montažo. Po montaži s primernimi sredstvi (stroboskopom) preverite na , ali so nastavitve pravilne, da preprečite poškodbe motorja ali morebitno ogrožanje vašega zdravja. Za montažo in pravilnost nastavitve ste odgovorni izključno vi.

- **Vžigalni sistemi ustvarjajo visoko napetost!** Pri naših materialih celo do 40.000 voltov! To lahko ob neprevidnem ravnanju povzroči ne le bolečine, temveč je tudi izredno **nevarno**. Prosimo, ohranjajte varno razdaljo od elektrode vaše svečke in odprtih visokonapetostnih kablov. Če morate preveriti iskrenje, trdno primite ključ za svečke z dobro izolirajočim materialom in ga močno pritisnite na trdno podlago motornega bloka.

Nikoli ne smenjajte pokrovčkov sveč, ko motor teče. Vozilo umivajte le, ko je motor v mirovanju in je vžig izklopljen.

- V kompletu bi morali prejeti kabel HT s fiksno gumijasto kapico (*ki ne vsebuje upora*); za skladnost z lokalnimi predpisi (*zahtevami glede elektromagnetne združljivosti*) morate uporabiti svečko z vgrajenim uporom (*ali kapico zamenjati s tisto, ki vsebuje upor*).

- Ne uporabljajte pokrovčkov sveč, ki vsebujejo upor, hkrati s svečkami, ki vsebujejo upor. To bi povzročilo težave, zlasti težave pri zagonu motorja. Skupna upornost pokrovčka in svečke skupaj ne sme presegati 5 kOhm.

- Upoštevajte, da se svečke s časom starajo, kar poveča njihovo upornost. Če se motor zažene le, ko je hladen, je zelo verjetno, da je vzrok okvarjen priključek svečke ali pa je okvarjena sama svečka. Ne uporabljajte tako imenovanih kablov za ojačanje vžiga (npr. Nology).

- Po vgradnji preverite, ali so vsi vijaki dobro zategnjeni, tudi tisti, ki so že vgrajeni. Če se med delovanjem deli popustijo, bo to neizogibno povzročilo poškodbe materiala. Vijake predhodno namestimo le rahlo zategnjene.

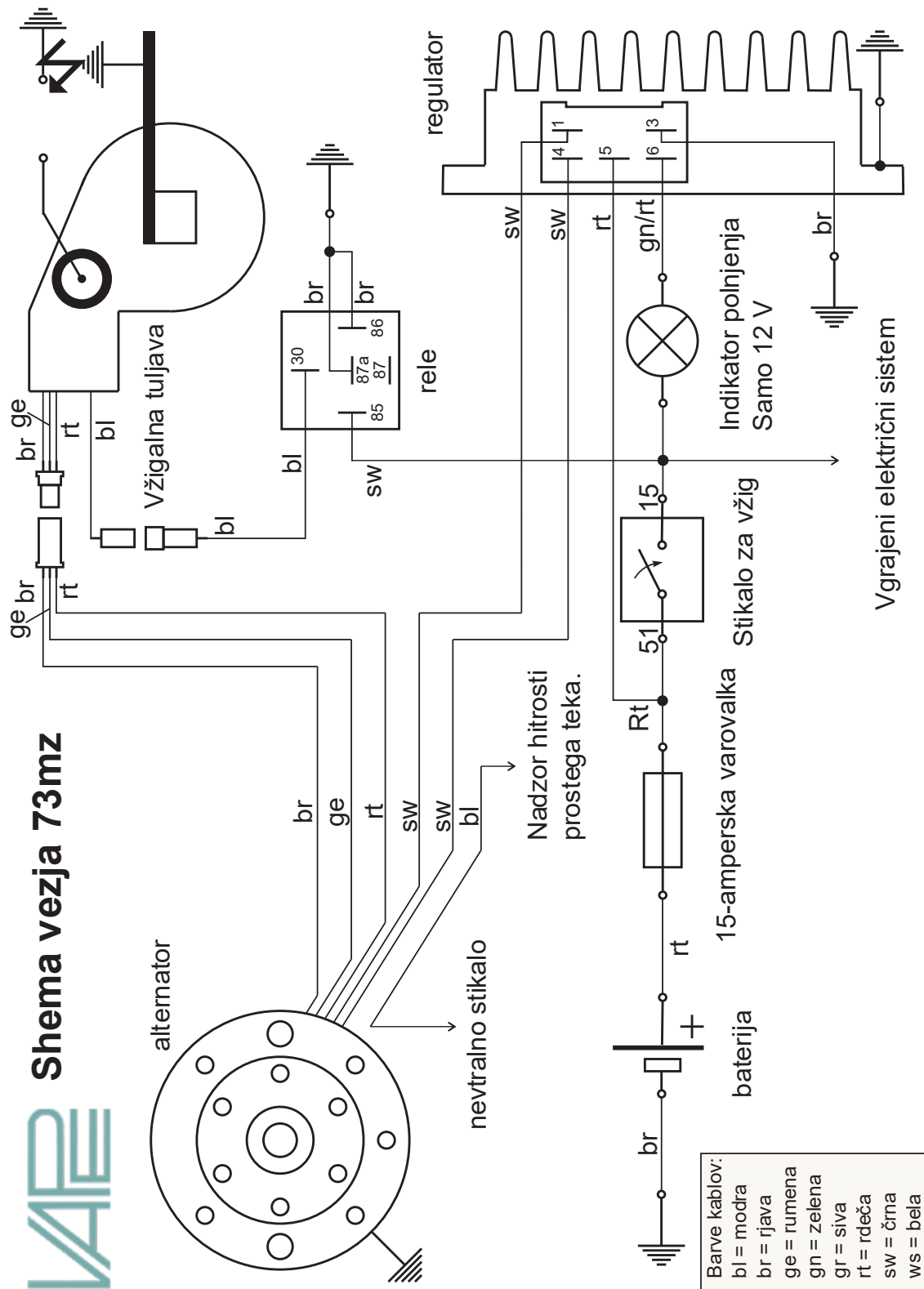
- Najprej pustite, da se novo nameščen sistem ustaliti, preden začnete preverjati in testirati vrednosti ali, še huje, vnašati spremembe.

Naši deli so bili pregledani pred dostavo k vam. Vsekakor ne boste mogli veliko preveriti. **V nobenem primeru ne merite elektronskih komponent (kot so vžigalna tuljava, regulator in enota za predvžig). S tem tvegate hudo poškodbo notranje elektronike. Iz tega postopka tako ali tako ne boste dobili nobenih oprijemljivih rezultatov.** Upoštevajte, da so lahko tudi vaš uplinjač, svečke in vtičnice za svečke (tudi če so popolnoma nove) vzrok za motnje v delovanju. Splošna izkušnja z našimi sistemi je, da bo treba uplinjač ponovno nastaviti na nižje vrednosti. Če se sistem po montaži ne zažene, najprej odklopite modri (ali modro-beli) odklopni vodnik neposredno na vžigalni tuljavi (ali v nekaterih primerih na enoti za predvžig), da odpravite morebitno napako v odklopnem vezju. Natančno preverite ozemljitvene povezave in se prepričajte, da je električna povezava med okvirjem in blokom motorja dobra.

V primeru težav najprej preberite našo bazo znanja, preden nam pošljete material v pregled.

- Iskra klasičnih, na kontaktnih točkah temelječih vžigalnih sistemov ima s približno 10.000 volti sorazmerno malo energije in je zato rumena ter debela (kar pa jo naredi zelo opazno). Iskra iz našega sistema je visokoenergetska iskra z napetostjo do 40.000 voltov, zato je po obliki osredotočena in tanka kot igla ter modre barve, zaradi česar ni tako dobro vidna. Poleg tega se iskra sproži le pri hitrostih, ki jih dosežete s kickstartom, in ne, če ročico kickstarta počasi potisnete navzdol z roko (kot se lahko zgodi pri vžigih na baterijo).
- Sistemi z vžignimi tuljavami z dvojnimi izhodom imajo nekaj posebnosti. Upoštevajte, da mora biti med preskušanjem na eni strani druga stran bodisi priključena na vgrajeno vžigalno svečko bodisi varno ozemljena. V nasprotnem primeru na nobeni strani ne bo iskre. Poleg tega lahko pri takšnih odprtih izhodi po celotni tuljavi letijo dolge in nevarne iskre.
- Nikoli ne izvajajte električnega obločno varjenja na motorju, ne da bi popolnoma odklopili vse dele, ki vsebujejo polprevodnike (vžigalno tuljavo, regulator, predvžig); statorja in rotorja ni treba odstraniti. Enako velja za spajkanje. Preden se dotaknete elektronike, odklopite spajkalnik iz omrežja! Nikoli ne uporabljajte bakrene mase na svečkah.
- Elektronski deli so zelo občutljivi na napačno polariteto. Po opravljenih delih na sistemu obvezno preverite pravilno polariteto akumulatorja in regulatorja. Napačna polariteta povzroča kratke stike in uniči regulator, vžigalno tuljavo ter enoto za predvžig. Praviloma se žice vedno povezujejo po barvah. Primeri, v katerih se barva med žicami spremeni, so v naših navodilih izrecno navedeni.
- Pri ravnanju z novim rotorjem pazite, da ne poškodujete njegovih magnetov. Izogibajte se neposrednim udarcem po obodu rotorja. **Pri prevozu rotorja ga nikoli ne postavljajte čez stator.** Upoštevajte naša navodila glede prevoza materiala.
- Ne uporabljajte ključev za svečke z upornostjo več kot 5 kOhm. Bolje je uporabiti ključ z upornostjo 1 ali 2 kOhm. Upoštevajte, da se vtičnice za svečke s časom obrabljajo, kar poveča njihovo notranjo upornost. Če se motor zažene le, ko je hladen, je vzrok najverjetneje okvarjena vtičnica za svečko in/ali svečka. V primeru težav preverite tudi visokonapetostne kable. Nikoli ne uporabljajte visokonapetostnih kablov iz ogljikovih vlaken, nikoli ne uporabljajte tako imenovanih »vročih žic«, ki obljubljajo močnejši iskrenje.
- Priporočljivo je, da rotor premažete s tanko plastjo olja, da zmanjšate tveganje za korozijo.
- Za snemanje rotorja nikoli ne uporabljajte izvlečnega kljuna ali kladiva. V tem primeru bi se lahko njegovi magneti zrahljali. Za ponovno snemanje novega rotorja ponujamo poseben izvlečni pripomoček (glejte navodila za montažo)!
- Če motocikla dalj časa ne boste uporabljali, odklopite akumulator (če ga ima), da preprečite izgubo toka skozi diode regulatorja. Tudi odklopljen akumulator se bo po določenem času izpraznil.
- Prosimo, upoštevajte te opombe, vendar se hkrati ne bojte postopka namestitve. Ne pozabite, da so pred vami sistem uspešno namestili že tisoči drugih strank.

Uživajte v vožnji s svojim kolesom z novim električnim srcem!



Shema vezja krmilnika 102

